

(19)



Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

EP 1 281 597 A2

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
05.02.2003 Patentblatt 2003/06

(51) Int Cl.7: B62D 1/04, B60K 37/06,
B60Q 1/00

(21) Anmeldenummer: 02016260.8

(22) Anmeldetag: 22.07.2002

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB GR
IE IT LI LU MC NL PT SE SK TR
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(72) Erfinder: Kreuzer, Martin
63839 Kleinwallstadt (DE)

(74) Vertreter: Kitzhofer, Thomas, Dipl.-Ing.
Patentanwälte Prinz & Partner GbR
Manzingerweg 7
81241 München (DE)

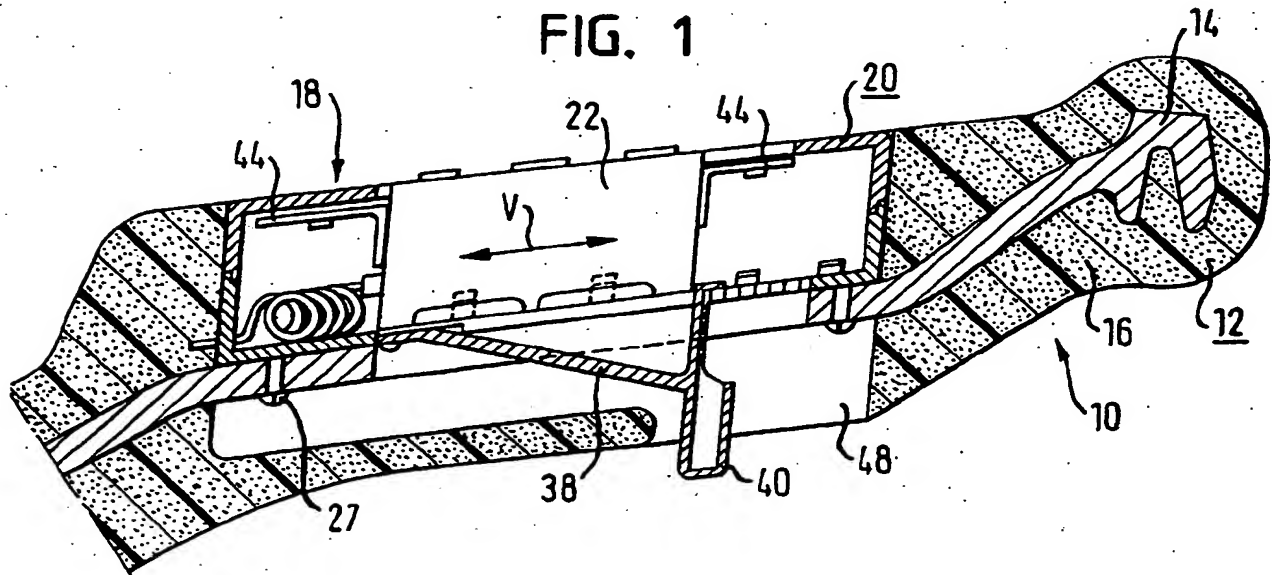
(30) Priorität: 01.08.2001 DE 20112718 U

(71) Anmelder: TRW Automotive Safety Systems
GmbH & Co. KG
63743 Aschaffenburg (DE)

(54) Fahrzeuglenkrad

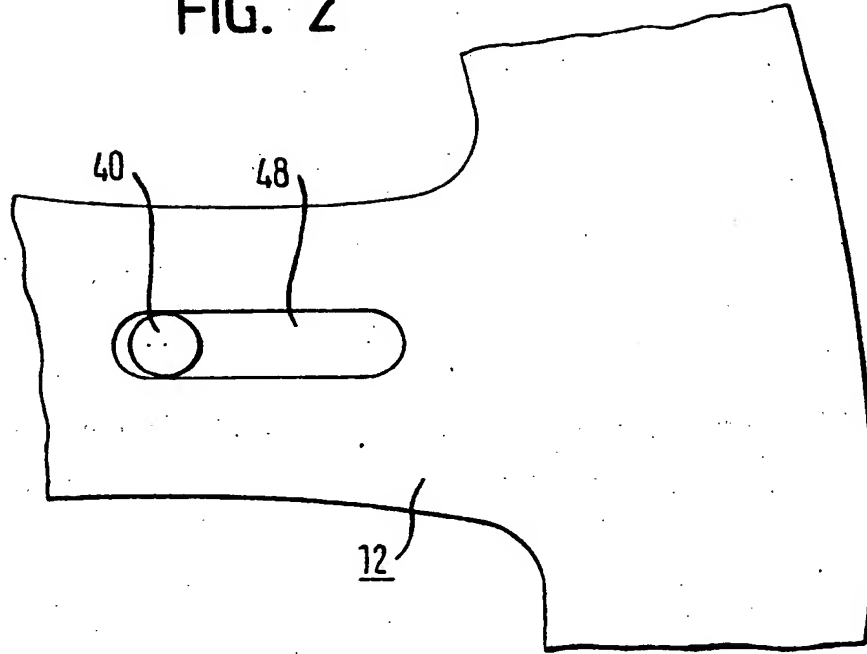
(57) Ein Fahrzeuglenkrad, mit einem Lenkradkörper (12) und wenigstens einem am Lenkradkörper (12) befestigten elektrischen Schalter (22), ist dadurch gekennzeichnet, daß der Schalter (22) zur Anpassung an die

Fingerlänge eines Fahrers verstellbar so am Lenkradkörper (12) befestigt ist, daß er vom Fahrer in verschiedene Positionen relativ zum Lenkradkörper (12) verschoben werden kann.



EP 1 281 597 A2

FIG. 2



Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft ein Fahrzeuglenkrad, mit einem Lenkradkörper und wenigstens einem am Lenkradkörper befestigten elektrischen Schalter.

[0002] Der zunehmende Einsatz von Elektronik in Fahrzeugen bringt einen ständig wachsenden Funktionsumfang mit sich, auf den der Fahrer des Fahrzeugs während der Fahrt Einfluß nehmen kann. Dazu gehört neben der Bedienung einer Lüftung oder einer Klimaanlage z.B. die Betätigung eines Mobiltelefons oder eines Radios. Es ist bekannt, zur Bedienung derartiger Funktionen zusätzliche Schalter am Lenkrad, z.B. im Bereich des Gassackmoduls vorzusehen. Ein anderer geeigneter Ort für derartige Schalter sind die Speichen des Lenkrads. Die Anordnung eines Schalters in Reichweite der Finger des Fahrzeuglenkers, wenn sich dessen Hände am Lenkrad befinden, erhöht eindeutig die Fahr-sicherheit.

[0003] Die Erfindung dient dazu, die Bedienung eines oben beschriebenen Schalters für den Fahrzeuglenker komfortabler zu machen und damit die Fahrsicherheit zu verbessern.

[0004] Dies wird bei einem gattungsgemäßen Fahrzeuglenkrad dadurch erreicht, daß der Schalter zur Anpassung an die Fingerlänge des Fahrers verstellbar so am Lenkradkörper befestigt ist, daß er vom Fahrer in verschiedene Positionen relativ zum Lenkradkörper verschoben werden kann. Unter einem Lenkradkörper ist hier z.B. die Kombination aus einem Lenkradskelett mit einer dieses Skelett vollständig oder teilweise umgebenden Umschäumung zu verstehen. Der Vorteil der Erfindung liegt darin, daß jeder Fahrer, passend zu seiner jeweiligen Handgröße und Fingerlänge, sich die Position des Schalters individuell bequem einstellen kann, so daß er ihn einfach betätigen kann, ohne vom Verkehrsgeschehen abgelenkt zu sein. Unter Verschiebung des Schalters ist natürlich nicht die Verschiebung in andere Schaltstellungen gemeint, bei der eine Abstandsänderung eines betätigten Schalterteils zum Lenkrad z.B. beim Ein- und Ausschalten erfolgt. Vielmehr ist die Verschiebung des Schalters oder eines Schalterteils gemäß der Erfindung unabhängig von der funktionalen Schalterstellung.

[0005] Um die Verstellung möglichst bequem zu gestalten, ist die Lagerung des Schalters vorzugsweise so ausgebildet, daß die Verstellung ohne Zuhilfenahme eines Werkzeugs vom Fahrer vorgenommen werden kann. Der Fahrer kann so jederzeit den Schalter in eine passende Position verschieben.

[0006] Bevorzugt ist der Schalter in einer Linearführung aufgenommen. Vorteilhaft ist das Lenkrad so gestaltet, daß der Schalter zur Montage quer zur Verstellrichtung in die Linearführung einsetzbar ist, um durch anschließende Verschiebung in der Linearführung gehalten zu sein. Diese Gestaltung ermöglicht gleichzeitig eine einfache Montage des Schalters am Lenkrad und eine sichere Führung des Schalters bei einer Verschie-

bung.

[0007] In einer bevorzugten Ausführungsform der Erfindung ist eine lösbare formschlüssige Verbindung vorgesehen, die in jeder Position des Schalters verriegelt werden kann. Diese formschlüssige Verbindung ist bevorzugt eine gezahnte Struktur, in die eine Gegenverzahnung am Schalter eingreift. Eine Verzahnung erlaubt eine feine Abstufung der möglichen Verschiebepositionen bei einfacher und billiger Herstellung des Mechanismus.

[0008] Um den Verstellmechanismus zu betätigen, ist vorzugsweise vorgesehen, daß der dem Schalter zugeordnete Teil der formschlüssigen Verbindung quer zur Verstellrichtung aus einer verriegelten Position in eine Verfahrposition bewegbar ist, in der eine Verstellung des Schalters erlaubt wird, wobei der dem Schalter zugeordnete Teil der formschlüssigen Verbindung anschließend wieder in eine andere verriegelte Position bewegt wird. Die formschlüssige Verbindung kann z.B. dadurch entriegelt werden, daß der Fahrer ein Verstellglied gedrückt hält und den Schalter verschiebt, wobei nach dem Loslassen des Verstellgliedes der Schalter automatisch in seiner neuen Position verriegelt wird.

[0009] Vorzugsweise ist das Verstellglied auf der Lenkradrückseite angeordnet und mit dem Schalter verbunden, so daß der Schalter über das Verstellglied verschoben werden kann.

[0010] Bevorzugt ist am Verstellglied ein Rastzapfen angeformt, der den schalterseitigen Teil der formschlüssigen Verbindung bildet. Außerdem kann das Verstellglied über einen biegsamen Lagerungsarm mit dem Schalter verbunden sein, wobei durch Biegen des Lagerungsarms der Rastzapfen aus der verriegelten Position in die Verfahrposition gebracht wird. Diese Konstruktion ist einfach, platzsparend und günstig in der Herstellung.

[0011] In einer bevorzugten Ausführungsform der Erfindung ist der Schalter als Multifunktionstastatur ausgeführt. Eine derartige Multifunktionstastatur erlaubt es, mit nur wenigen Schaltelementen eine unbegrenzte Anzahl von Funktionen zu bedienen.

[0012] Die Herstellung kann noch weiter vereinfacht werden, indem der Schalter Teil einer als vormontierte Baugruppe ausgebildeten Schaltereinheit ist, die ein am Lenkradkörper starr befestigtes Gehäuse aufweist, in welchem der Schalter verschiebbar gelagert ist. Das Gehäuse kann z.B. durch eine Rastverbindung am Lenkradkörper befestigt sein, so daß die Baugruppe nur in den Lenkradkörper eingesteckt werden muß.

[0013] Der Schalter kann ergonomisch und an das Design des Lenkrads angepaßt an einer Speiche des Lenkradkörpers befestigt und längs derselben verschiebbar gestaltet sein.

[0014] Die nachfolgende Beschreibung eines Ausführungsbeispiels verdeutlicht die Erfindung im Zusammenhang mit den beigefügten Zeichnungen näher. In den Zeichnungen zeigen:

- Figur 1 eine Querschnittsansicht einer Speiche eines erfindungsgemäßen Lenkrads;
- Figur 2 einen Ausschnitt der Unterseite eines erfindungsgemäßen Lenkrads;
- Figur 3 eine schematische Ansicht einer Baugruppe mit einem Schalter zur Verwendung in einem erfindungsgemäßen Lenkrad; und
- Figur 4 eine Schnittansicht der Baugruppe aus Figur 3.

[0015] In Figur 1 ist eine Speiche 10 eines Lenkrades dargestellt. Die Speiche 10 ist Teil eines Lenkradkörpers 12, der in diesem Fall ein starres Skelett 14 und eine das Skelett 14 umgebende Umschäumung 16 enthält. Der Lenkradkörper 12 kann aber auch auf beliebige anderen Weg gebildet sein, da seine Ausbildung für das Erfindungsprinzip unwesentlich ist.

[0016] In die Speiche 10 ist eine Schaltereinheit 18 integriert, die als Baugruppe aus einem Gehäuse 20 und einem im Gehäuse 20 verschiebbar gelagerten Schalter 22 gebildet ist. Der Schalter 22 ist in diesem Beispiel eine Multifunktionstastatur mit Tasten 24 (Figur 3), die für beliebige Fahrzeugfunktionen eingesetzt werden kann. Der Schalter 22 ist mit einem Kabel 25 verbunden, das aus dem Gehäuse 20 herausgeführt ist und in Verbindung mit einer nicht gezeigten Fahrzeugelektronik steht, um Signale von den Tasten 24 des Schalters 22 an diese Elektronik zu übertragen. Der Teil des Kabels 25, der im Inneren des Gehäuses 20 verläuft, ist spiralförmig gewunden, um den Verstellweg des Schalters 22 ausgleichen zu können.

[0017] In den Figuren 3 und 4 ist die Schaltereinheit 18 näher dargestellt. Das Gehäuse 20 besteht aus einem Bodenteil 26 und einem Deckelteil 28, die durch eine Rastverbindung B zum Gehäuse 20 geschlossen werden können. Am Bodenteil 26 sind Rastelemente 27 ausgebildet, mit denen die Schaltereinheit 18 am Lenkradkörper 12 verrastet werden kann.

[0018] Das Deckelteil 28 weist eine Öffnung auf, die so ausgelegt ist, daß der im Gehäuse 20 angeordnete Schalter 22, dessen Oberseite bevorzugt mit dem Deckelteil 28 in einer Ebene liegt, in jede gewünschte Verstellposition gebracht werden kann. Die Längserstreckung der Öffnung ist auf den Verstellweg des Schalters abgestimmt. Aus optischen Gründen sowie als Schutz vor Verschmutzung und Beschädigung, sind am Schalter 22 Blenden 44 angeordnet. Die Blenden 44 sind so ausgebildet, daß sie jeweils den Teil der Öffnung im Deckelteil 28, der nicht vom Schalter 22 ausgefüllt wird, verschließen. Die Blenden 44 können auch als Faltenbalg gestaltet sein.

[0019] Der Schalter 22 weist Laschen 32 auf, die zwischen dem Boden des Gehäuses 20 und an der Unterseite von am Bodenteil 26 ausgebildeten Vorsprüngen 30 aufgenommen sind. Boden und Vorsprünge 30 bil-

den eine Linearführung, in der der Schalter 22 verschiebbar gehalten ist. Die Vorsprünge 30 sind so im mittleren Bereich des Bodenteils 26 angeordnet, daß ein einfaches Einsetzen des Schalters 22 in das Gehäuse 20 möglich ist, wie noch beschrieben werden wird. Der Schalter 22 wird, unabhängig von seiner aktuellen Position, immer von vier Vorsprüngen 30 gehalten.

[0020] Im Bodenteil 26 ist ein Langloch 34 vorgesehen, dessen Längsseiten eine gezahnte Struktur 36 aufweisen. Die Längserstreckung des Langlochs 34 ist auf die Länge des möglichen Verstellwegs des Schalters 22 abgestimmt.

[0021] Der Schalter 22 ist mit einem biegsamen Lagerungsarm 38 verbunden, der wiederum ein Verstellglied 40 aufweist. Am Verstellglied 40 ist ein Rastzapfen 42 angeformt. Der Rastzapfen 42 weist Zähne auf, die mit den Zähnen der gezahnten Struktur 36 eine formschlüssige Verbindung eingehen, solange der Lagerungsarm 38 in einer verriegelten Position ist.

[0022] Das Verstellglied 40 kann von oben, d.h. quer zum Verstellweg V in das Gehäuse 20 hineingedrückt werden, wodurch der Rastzapfen 42 von den Zähnen der gezahnten Struktur 36 gelöst wird. Der Schalter 22 ist nun in eine Verfahrsposition gebracht. Am Verstellglied 40 kann der Schalter 22 im Gehäuse 20 bis zur gewünschten Position verschoben werden. Beim Loslassen des Verstellglieds 40 bewegt sich der Lagerungsarm 38 aufgrund seiner Eigenelastizität zurück in seine Ausgangslage, wobei die Zähne des Rastzapfens 42 an einer anderen Stelle in die gezahnte Struktur 36 eingreifen und so den Schalter 22 wieder verrasten. Um eine definierte vertikale Lage des Verstellglieds 40 sicherzustellen, ist ein aus zwei seitlichen Fortsätzen gebildeter Anschlag 45 am Rastzapfen 42 über den beiden Rastzähnen und seitlich über diese vorstehend vorgesehen, der in verriegelter Position in Anlage mit der Oberseite des Bodenteils 26 ist.

[0023] Die Montage der Schaltereinheit 18 geht einfach und schnell vonstatten. Zuerst wird die Schaltereinheit 18 zusammengesetzt. Dazu wird in einem ersten Schritt der Schalter 22 an einem Ende des Bodenteils 26 eingesetzt. Wie in Figur 3 zu erkennen ist, sind die Vorsprünge 30 und die Laschen 32 so aufeinander abgestimmt, daß die Laschen 32 zunächst quer zur Verstellrichtung an den Vorsprüngen vorbeigeführt und anschließend zwischen Bodenteil 26 und Vorsprüngen 30 geschoben werden können.

[0024] Nachdem der Schalter 22 in seiner Linearführung angeordnet ist, wird der Lagerungsarm 38 am Schalter 22 angebracht, z.B. durch eine Schraube. Danach muß der Schalter 22 noch einmal an das Gehäuseende mit dem Langloch 34 verschoben werden, an dessen Ende eine Verbreiterung 46 vorgesehen ist. Der Rastzapfen 42 taucht durch die Verbreiterung 46 hindurch und gelangt so in das Gehäuseinnere. Danach wird der Schalter 22 wieder in die Gehäusemitte verschoben, wobei der Rastzapfen 42 in die gezahnte Struktur 36 einrastet und den Schalter 22 im Gehäuse

20 fixiert. Abschließend wird noch das Deckelteil 28 auf das Bodenteil 26 aufgesetzt und mit diesem verrastet, um das Gehäuse 20 zu schließen.

[0025] Die vormontierte Schaltereinheit 18 kann nun einfach am Lenkradkörper 12 befestigt werden, indem sie in eine am Lenkradkörper vorgesehene Ausnehmung eingesetzt und über die Rastelemente 27 mit dem Lenkradkörper 12 fest verbunden wird.

[0026] Wie in Figur 1 zu sehen ist, weist die Umschäumung 16 eine Öffnung 48 auf, durch die das Verstellglied 40 hinausragt. Die Längserstreckung dieser Öffnung 48 entspricht im wesentlichen dem maximalen Verstellweg des Schalters 22.

[0027] Ein Fahrer, der das Lenkrad umgreift, kann mit einem Finger an die Rückseite der Speiche 10 greifen und das Verstellglied 40 in die Speiche hineindrücken. Nun kann er den Schalter 22 an eine gewünschte Position verschieben. Sobald der Fahrer das Verstellglied 40 losläßt, verrastet der Schalter 22 in seiner neuen Position.

Patentansprüche

1. Fahrzeuglenkrad, mit einem Lenkradkörper (12) und wenigstens einem am Lenkradkörper (12) befestigten elektrischen Schalter (22), **dadurch gekennzeichnet, daß** der Schalter (22) zur Anpassung an die Fingerlänge eines Fahrers verstellbar so am Lenkradkörper (12) befestigt ist, daß er vom Fahrer in verschiedene Positionen relativ zum Lenkradkörper (12) verschoben werden kann.
2. Fahrzeuglenkrad nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Lagerung des Schalters (22) so ausgebildet ist, daß die Verstellung ohne Zuhilfenahme eines Werkzeugs vom Fahrer vorgenommen werden kann.
3. Fahrzeuglenkrad nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet, daß** der Schalter (22) in einer Linearführung (26, 30, 32) aufgenommen ist.
4. Fahrzeuglenkrad nach Anspruch 3, **dadurch gekennzeichnet, daß** der Schalter (22) zur Montage quer zur Verstellrichtung in die Linearführung (26, 30, 32) einsetzbar ist, um durch anschließende Verschiebung in der Linearführung gehalten zu sein.
5. Fahrzeuglenkrad nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, daß** eine lösbare formschlüssige Verbindung (36, 42) vorgesehen ist, die in jeder Position des Schalters (22) verriegelt werden kann.
6. Fahrzeuglenkrad nach Anspruch 5, **dadurch ge-**

kennzeichnet, daß die formschlüssige Verbindung eine gezahnte Struktur (36) ist, in die eine Gegenverzahnung (42) am Schalter (22) eingreift.

7. Fahrzeuglenkrad nach Anspruch 5 oder 6, **dadurch gekennzeichnet, daß** der dem Schalter (22) zugeordnete Teil (42) der formschlüssigen Verbindung quer zur Verstellrichtung aus einer verriegelten Position in eine Verfahrposition bewegbar ist, in der eine Verstellung des Schalters (22) erlaubt wird, wobei der dem Schalter (22) zugeordnete Teil (42) der formschlüssigen Verbindung anschließend wieder in eine andere verriegelte Position bewegt wird.
8. Fahrzeuglenkrad nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **gekennzeichnet durch** ein auf der Lenkradrückseite zu erfassendes Verstellglied (40), das mit dem Schalter (22) verbunden ist und über das der Schalter (22) verschoben wird.
9. Fahrzeuglenkrad nach einem der Ansprüche 5 bis 7 und nach Anspruch 8, **dadurch gekennzeichnet, daß** am Verstellglied (40) ein Rastzapfen (42) angeformt ist, der den schalterseitigen Teil der formschlüssigen Verbindung bildet.
10. Fahrzeuglenkrad nach Anspruch 9, **dadurch gekennzeichnet, daß** das Verstellglied (40) über einen biegsamen Lagerungsarm (38) mit dem Schalter (22) verbunden ist und daß durch Biegen des Lagerungsarms (38) der Rastzapfen (42) aus der verriegelten Position in die Verfahrposition gebracht wird.
11. Fahrzeuglenkrad nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, daß** der Schalter (22) als Multifunktionstastatur ausgeführt ist.
12. Fahrzeuglenkrad nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, daß** der Schalter (22) Teil einer als vormontierte Baugruppe ausgebildeten Schaltereinheit (18) ist, die an am Lenkradkörper (12) starr befestigtes Gehäuse (20) aufweist, in welchem der Schalter (22) verschiebbar gelagert ist.
13. Fahrzeuglenkrad nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, daß** der Schalter (22) an einer Speiche (10) des Lenkradkörpers (12) befestigt und längs derselben verschiebbar ist.

FIG. 1

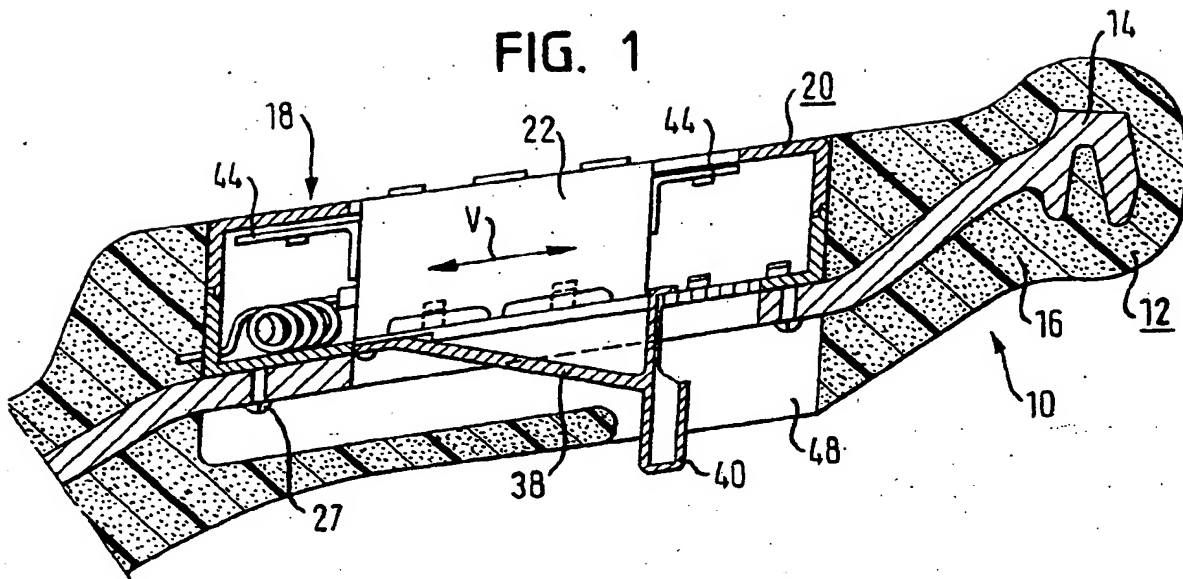
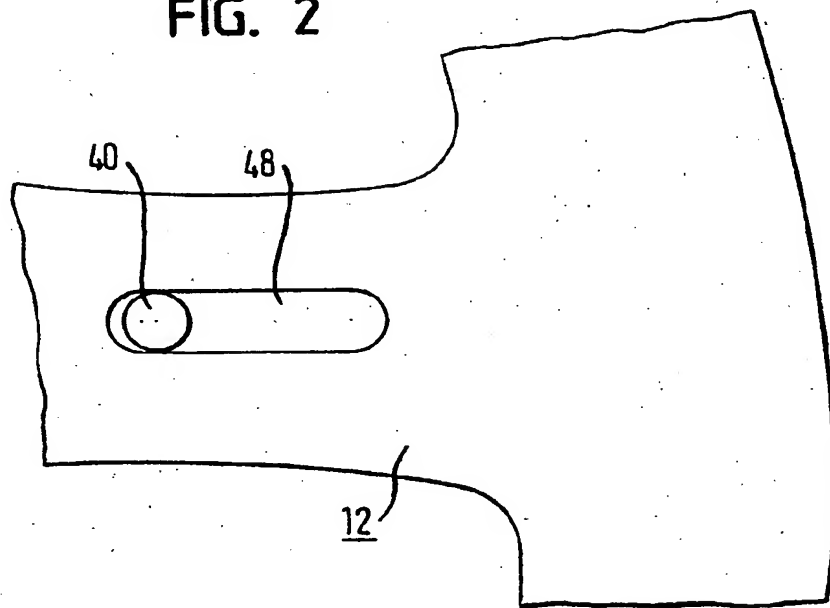


FIG. 2





THIS PAGE BLANK (USPTO)



(11)

EP 1 281 597 A3

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(88) Veröffentlichungstag A3:
07.01.2004 Patentblatt 2004/02

(51) Int Cl.7: **B62D 1/04**, B60K 37/06,
B60Q 1/00

(43) Veröffentlichungstag A2:
05.02.2003 Patentblatt 2003/06

(21) Anmeldenummer: 02016260.8

(22) Anmeldetaq: 22.07.2002

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB GR
IE IT LI LU MC NL PT SE SK TR
 Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(72) Erfinder: Kreuzer, Martin
63839 Kleinwallstadt (DE)

**(74) Vertreter: Kitzhofer, Thomas, Dipl.-Ing.
Patentanwälte Prinz & Partner GbR
Manzingerweg 7
81241 München (DE)**

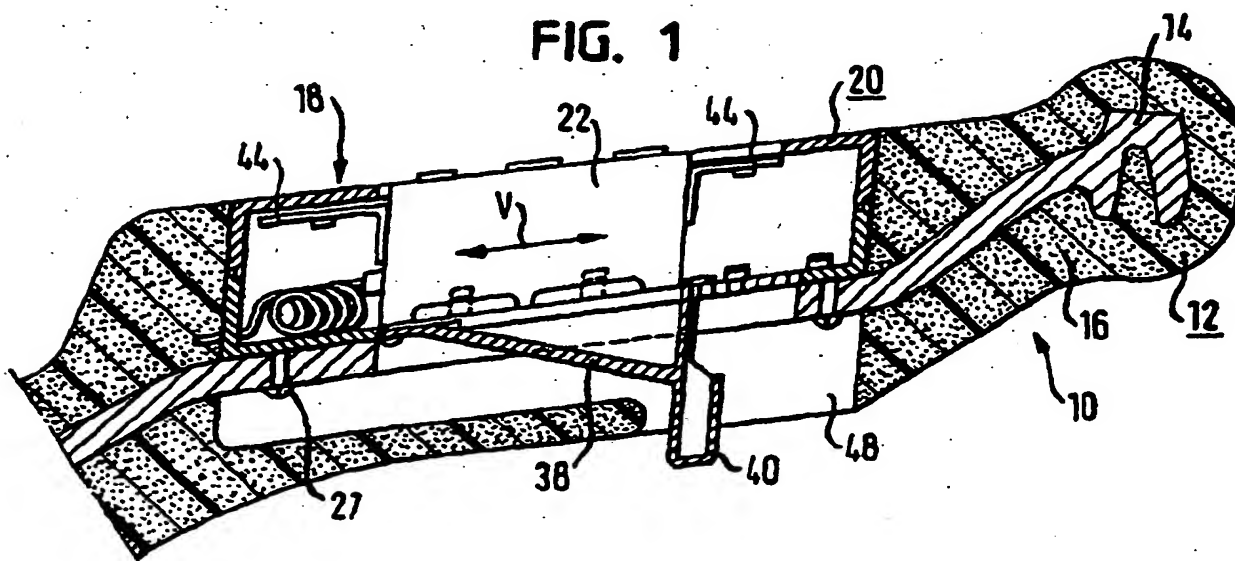
(30) Priorität: 01.08.2001 DE 20112718 U

(71) Anmelder: **TRW Automotive Safety Systems GmbH & Co. KG**
63743 Aschaffenburg (DE)

(54) **Fahrzeuglenkrad**

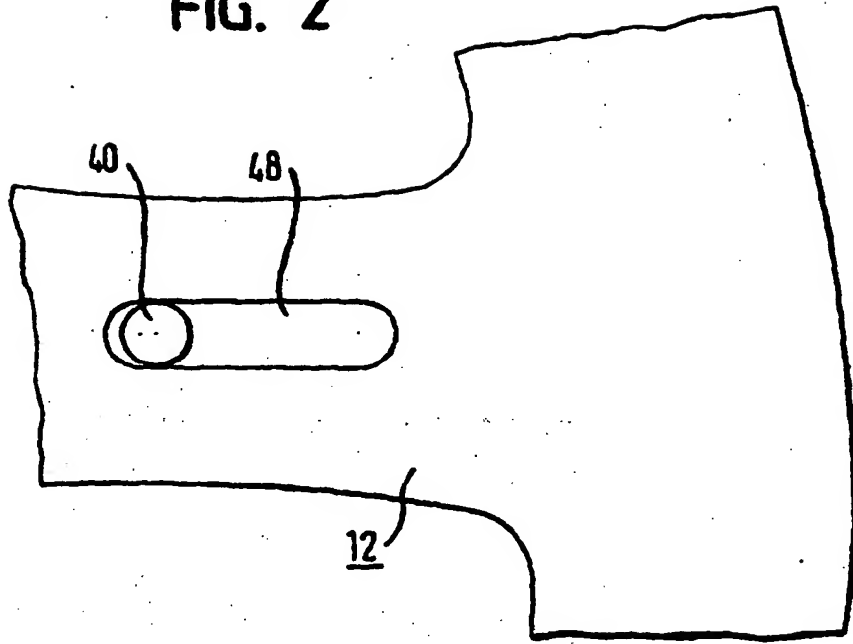
(57) Ein Fahrzeuglenkrad, mit einem Lenkradkörper (12) und wenigstens einem am Lenkradkörper (12) befestigten elektrischen Schalter (22), ist dadurch gekennzeichnet, daß der Schalter (22) zur Anpassung an die

Fingerlänge eines Fahrers verstellbar so am Lenkradkörper (12) befestigt ist, daß er vom Fahrer in verschiedene Positionen relativ zum Lenkradkörper (12) verschoben werden kann.



EP 1 281 597 A3

FIG. 2





Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 02 01 6260

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.7)
P, X A	WO 01 60650 A (BADARNEH ZIAD) 23. August 2001 (2001-08-23) * Seite 3, Zeile 1 - Zeile 10 * * Seite 11, Zeile 31 - Seite 12, Zeile 26 * * Seite 24, Zeile 31 - Seite 25, Zeile 7; Abbildungen 3,6,9,118,128,15,49,50 *	1,2,5, 11,12 3,4,6,7, 13	B62D1/04 B60K37/06 B60Q1/00
X A	DE 196 25 966 A (TEVES GMBH ALFRED) 2. Januar 1998 (1998-01-02) * Spalte 3, Zeile 37 - Zeile 64; Anspruch 9; Abbildungen 1-3 *	1-4, 11 5-7	
A	US 4 590 340 A (INABA KAZUO ET AL) 20. Mai 1986 (1986-05-20) * Spalte 2, Zeile 13 - Zeile 30 * * Spalte 2, Zeile 65 - Spalte 3, Zeile 28; Abbildungen 1,2 *	1, 13	
			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.7)
			B62D B60Q
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort DEN HAAG		Abschlußdatum der Recherche 20. November 2003	Prüfer Tiedemann, D
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : mündliche Offenbarung P : Zwischenliteratur T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument			

EPO FORM 1503 03 82 (P04C03)

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT
ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 02 01 6260

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentdokumente angegeben.
Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am
Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

20-11-2003

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
WO 0160650 A	23-08-2001	NO 20000834 A	20-08-2001
		NO 20003579 A	20-08-2001
		NO 20005119 A	20-08-2001
		AU 3622401 A	27-08-2001
		CA 2399950 A1	23-08-2001
		CN 1424968 T	18-06-2003
		EP 1257433 A1	20-11-2002
		JP 2003531046 T	21-10-2003
		WO 0160650 A1	23-08-2001
		NO 20004771 A	25-03-2002
		NO 20023929 A	19-08-2002
		US 2003023353 A1	30-01-2003
DE 19625966 A	02-01-1998	DE 19625966 A1	02-01-1998
US 4590340 A	20-05-1986	KEINE	

EPO FORM P0461

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82